

VU Research Portal

Over falend en succesvol parkeerbeleid

van Ommeren, J.N.

2012

document version

Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link to publication in VU Research Portal](#)

citation for published version (APA)

van Ommeren, J. N. (2012). *Over falend en succesvol parkeerbeleid*. Vrije Universiteit Amsterdam.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

E-mail address:

vuresearchportal.ub@vu.nl

Over Falend en Succesvol Parkeerbeleid

Jos van Ommeren

woensdag 30 mei 2012

Mijnheer de Rector Magnificus, dames en heren,

Het is mij een groot genoegen om hier vandaag officieel het ambt van hoogleraar Urban Economics, oftewel Stedelijke Economie, te aanvaarden. Welkom iedereen.

1 . Inleiding

De economische wetenschap concentreert zich op de markt voor schaarse goederen. Het standaard voorbeeld is een consumptiegoed, bijv. een fiets. Maar de economische wetenschap probeert ook inzicht te krijgen in goederen die niet direct met materiële consumptie te maken hebben, zoals bijvoorbeeld gezondheid en cultuur. Stedelijke economen houden zich vooral bezig met ruimte. Ook ruimte is schaars. Huizen, wegen en parken zijn voorbeelden van ruimtegebruik. Stedelijke Economie is volop in ontwikkeling de laatste 50 jaar, met als grote uitzondering von Thünen, die 150 jaar geleden de basisprincipes van de Stedelijke Economie formuleerde.

Binnen steden uit de vraag naar ruimte zich in verschillende gedaanten. De belangrijkste categorieën zijn woonruimte, bedrijfsruimte en openbare ruimte. Ik zal mij hier richten op auto parkeren. Parkeren is belangrijk voor huishoudens en bedrijven. Het is ook belangrijk voor de overheid die grote delen van de openbare ruimte voor exclusief gebruik aan autobezitters aanbiedt.

Is parkeren belangrijk genoeg om te bestuderen? Een beetje spottend durf ik te stellen dat het onderwerp parkeren te vaak geparkeerd is. Niemand weet hoe groot de Nederlandse markt voor parkeren is, maar het gaat om grote bedragen. Zelf houd ik het op 5 tot 10 miljard euro, maar de kans is groot dat ik er een miljard of zo naast zit. Voor diegene die minder het belang ziet in een getal met veel nullen, kan ik het ook anders formuleren.

Wist u dat het huidige belastingstelsel in feite subsidies geeft aan werknemers die parkeren bij de werkgever? Dat er ziekenhuizen zijn waar patiënten flink moeten betalen voor

parkeren, terwijl personeel wel gratis parkeert? Dat dit met de belasting te maken heeft? Dat zoeken naar parkeerruimte een grote ergernis is? Oké, dat is algemeen bekend. Dat Nederland, vergeleken andere landen, een relatief efficiënt parkeerbeleid heeft?

Dat binnen de ring van Amsterdam het gebruik van de auto gedaald is de afgelopen 20 jaren? Dat vergeleken andere steden files in Amsterdam vrij beperkt zijn? Mijn vermoeden is dat dit grotendeels op het conto kan worden geschreven van het goede parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam. Dit beleid blijkt de samenleving weinig te kosten maar wel veel op te leveren. Dit is de crux van mijn oratie: een goed parkeerbeleid kost de samenleving weinig in termen van geproduceerde goederen, maar levert veel op in termen van efficiënt gebruik van openbare ruimte en tijd. Het is ook weinig risicovol. Vergelijk dit eens met dure investeringen in infrastructuur waar helaas vaak het omgekeerde voor geldt.

Het is niet de taak van de wetenschap om te speculeren, maar juist om relevante stellingen te formuleren en deze te onderbouwen. Ik zal mij daarom beperken tot het samenvatten van een aantal parkeerstudies die ik samen met collega's heb uitgevoerd.

Eerst wat theorie. Zoals mijn collega Erik Verhoef schijnt gezegd te hebben, niks is zo praktisch als een goede theorie. In zijn allereenvoudigste vorm stelt de economische wetenschap dat de economische waarde die een gebruiker toekent aan een goed minstens gelijk moet zijn aan de kosten die het met zich meebrengt om dit goed te produceren. Als dit niet het geval is, dan wordt er verlies gedraaid op dat goed. Merk op dat het begrip "kosten" ruim gedefinieerd moet worden, en ook externe en alternatieve kosten omvat. Voorbeelden van externe kosten zijn files maar ook schade aan milieu. Mijn levensgezellin Inge zal waarschijnlijk graag horen dat dit benadrukt wordt.

De alternatieve kosten van ruimte zijn de kosten die gemaakt worden omdat iemand anders de ruimte niet kan gebruiken. Het begrip "alternatieve kosten" is van groot belang om efficiënt grondgebruik te begrijpen. Het gebruik van grond door één bepaalde parkeerder

voorkómt dat iemand anders die ruimte gebruikt. Een niet-geheel hypothetisch voorbeeld. Stel dat een organisatie, bijvoorbeeld het VU ziekenhuis, een ondergrondse parkeerruimte bouwt voor € 1000 per parkeerplek per jaar. Let op, € 1000 per jaar klinkt veel, maar in de werkelijkheid zijn de kosten hoger. De werknemers zijn bijvoorbeeld bereid €4 per dag, dus ongeveer € 800 per jaar te betalen. Een verlies van € 200 dus. Dit verlies ontstaat onafhankelijk of de werknemers niks, € 100 of zelfs € 800 betalen.

Stel nu dat er niet meer parkeerplekken gebouwd kunnen worden. Verder zijn andere personen, bijvoorbeeld bezoekers van de organisatie, bereid om € 1700 per jaar te betalen, maar er is geen plaats voor hen. De alternatieve kosten zijn dan € 1700. Het verlies van het niet aanbieden van deze ruimte aan bezoekers kost de samenleving dan € 900.

Het is opvallend voor de econoom dat de overheid regelmatig een beleid voert zodat de economische waarde van parkeerruimte negatief is. De economische wetenschap kijkt hier normatief tegenaan, en keurt dit in het algemeen af. Dit leidt tot “verspilling”. Om een woord met een meer Bijbels, oftewel VU, karakter te gebruiken: dit is “zonde”. Enkele realistische voorbeelden.

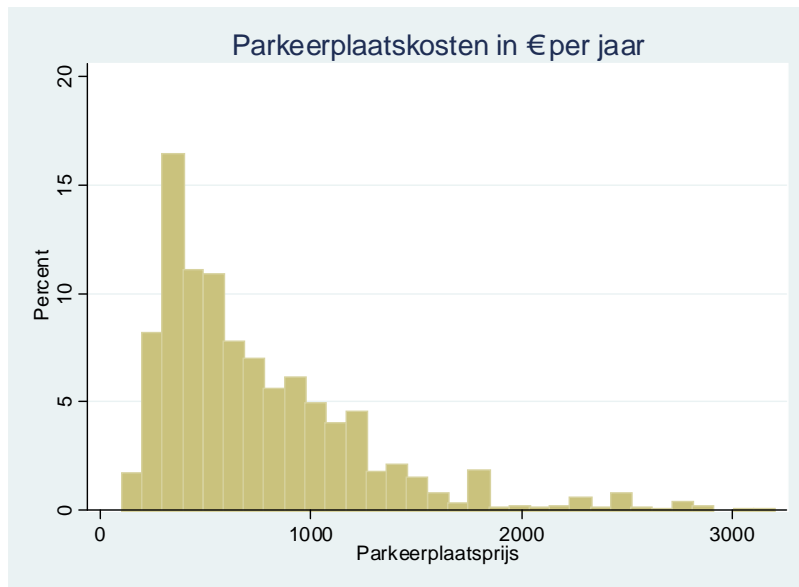
2. Parkeren bij bedrijven

Veel bedrijven bieden werknemers gratis parkeerruimte aan. Deze bedrijven betalen natuurlijk wel voor deze ruimte. Ruimte is nooit gratis. Zie hier, bijvoorbeeld, de jaarlijkse huurprijs per parkeerplaats voor 2000 kantoorpanden in Nederland. Deze gegevens komen uit een onderzoek samen met Derk Wentink. De gegevens heb ik ontvangen van Property.nl. Hiervoor nogmaals mijn dank.

Een parkeerplaats kost gemiddeld ongeveer € 700 per jaar. De kosten variëren van enkele honderden tot 3000 euro. In Amsterdam betalen werkgevers gemiddeld € 1500. Het gratis aanbieden van parkeerplaatsen veroorzaakt een probleem voor de econoom. Is de

economische waardering van een parkeerplaats voor alle werknemers inderdaad zo hoog? Waarschijnlijk niet. Het is waarschijnlijk dat een groot aantal werknemers minder wil betalen voor de parkeerplaats dan de kosten gemaakt door het bedrijf.

Figuur 1



Waarom vraagt een werkgever eigenlijk geen volledige vergoeding voor de gemaakte kosten van de parkeerplaats? Eén van de redenen is dat werknemers wél loonbelasting moeten betalen over hun loon, maar niet voor het gebruik van de parkeerplaats. Dit geeft werkgevers een sterke stimulans om parkeerplaatsen gratis aan te bieden voor privégebruik. De term “privégebruik” moet hier benadrukt worden. Woon-werkverkeer is een privé aangelegenheid en parkeren dus een consumptiegoed.

Merk op dat economen en juristen vaak verschillend naar maatschappelijke fenomenen kijken. Dat is hier niet het geval. Juristen en economen kijken op dezelfde manier naar dit maatschappelijk verschijnsel. In het belastingsysteem wordt er een strikt onderscheid gemaakt naar goederen die productief zijn, bijvoorbeeld een bureaustoel, die de werkgever gratis kan

verstrekken voor gebruik, en consumptieve goederen die de werkgever niet gratis mag verstrekken, zoals een horloge.

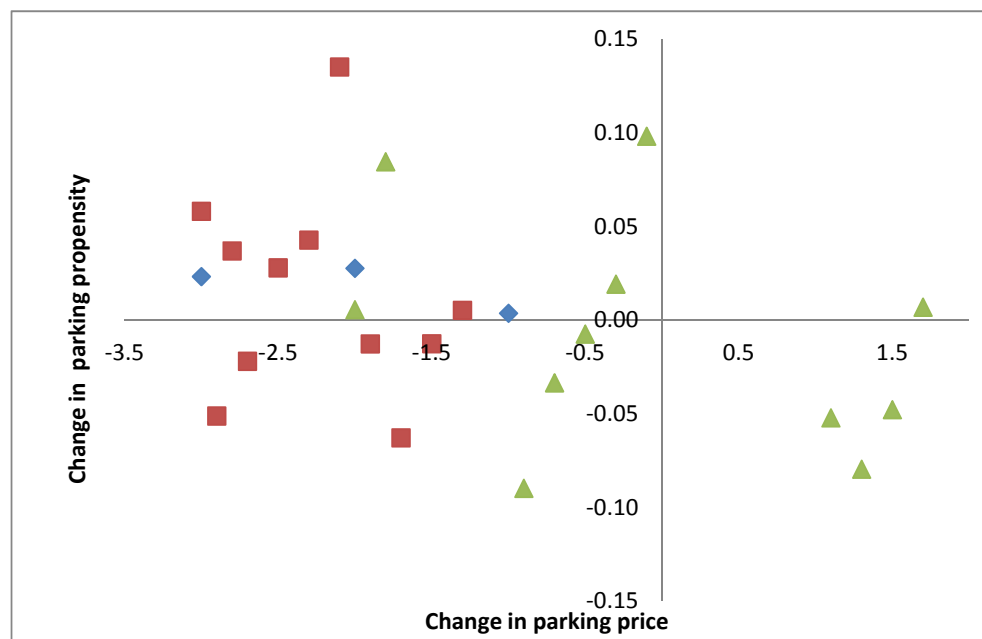
Het gratis verschaffen van parkeerruimte aan bepaalde werknemers is ook niet eerlijk, vind ikzelf. Economen leggen haast nooit de nadruk op het concept eerlijk, maar dat betekent nog niet dat het niet belangrijk is. Zoals ik bij mijn kinderen Chiara en Timo heb mogen zien: slechts een paar jaar oud, bleken ze een zeer ontwikkeld gevoel te hebben voor wat ze eerlijk vinden en wat niet. Mensen, zoals ik, die werklocatie en vervoerswijze als een vrijwillige keuze zien, vinden het eerlijker dat werknemers zelf voor parkeren moeten betalen. Andere mensen denken hier anders over.

Een andere reden dat bedrijven gratis parkeerruimte aanbieden is dat de lokale overheid soms oplegt dat er een minimum aantal parkeerplaatsen wordt gebouwd. Ja, u hoort het goed! Een minimum. Gelukkig is het niet zo erg als in de VS, waar het minimum vereiste parkeerplaatsen bijna gelijk is het aantal werknemers. Een minimum is in het algemeen moeilijk te rechtvaardigen. Ook dit stimuleert werkgevers om geen geld te vragen voor parkeerplaatsen, want ze hebben er eerder te veel dan te weinig. Deze minimum regels moeten dus direct worden afgeschaft.

In verschillende studies heb ik het welvaartsverlies van het gratis aanbieden van parkeerplaatsen proberen in te schatten. De ene studie, samen met Giovanni Russo, concentreert zich op parkeren bij één ziekenhuis, Bronovo in Den Haag; de andere concentreert zich op eerdergenoemde kantoorpanden. Beide studies concluderen dat het gratis, of onder de kostprijs, aanbieden van parkeerplaatsen aan werknemers leidt tot extra vraag naar parkeerruimte. Ongeveer 10 tot 20% van de uitgaven aan parkeren door Nederlandse bedrijven blijkt weggegooid geld te zijn, omdat de ruimte niet efficiënt wordt gebruikt. De maatschappelijke schade is minstens € 200 miljoen per jaar en waarschijnlijk meer. Hier bovenop komen nog de extra kosten van files, milieu en dergelijke.

Laat ik eerst inzoomen op de studie bij Bronovo. De gegevens hiervoor heb ik gekregen via Daan van Egeraat, waarvoor mijn dank. Bij Bronovo moesten werknemers tot april 2008 voor parkeren betalen. Het opvallende is dat na april 2008, werknemers alleen moesten betalen op de drukke dagen, tot maximaal drie euro per dag, terwijl de rustige dagen gratis werden. Dit is goed beleid: het voorkomt de piekvraag naar parkeerplaatsen. Van dit soort beleid kunnen andere organisaties nog heel wat leren.

Figuur 2: Parkeerprijs en gemiddelde parkeerkans (verandering over de tijd) voor Bronovo



▲ verwijst naar veranderingen tussen piekdagen (dinsdag en donderdag); ■ verwijst naar veranderingen tussen rustige dagen (maandag, woensdag en vrijdag); ◆ verwijst naar veranderingen tussen verschillende piek en rustige dagen (na 1 april 2008) .

Het blijkt dat als de prijs om te parkeren voor werknemers hoger wordt, de kans om te parkeren daalt. Als het ziekenhuis op piekdagen slechts 1 euro per dag vraagt om te parkeren, dan blijkt dat de vraag met ongeveer 2 procent vermindert. De kosten per parkeerplaats zijn natuurlijk vele malen hoger dan 1 euro per dag. Dat de kosten hoger zijn is ook te zien aan het bedrag van €8,50 per dag dat aan patiënten gevraagd wordt. Het Nederlandse belastingstelsel maakt het Bronovo in feite onmogelijk om een kostendekkend tarief te

vragen aan werknemers en wordt dus aangemoedigd te dure parkeerplaatsen te bouwen voor werknemers die graag met de auto komen. Dit moet veranderd worden. Wil de overheid echt dat ziekenhuizen geld steken in gezondheidszorg of in dure parkeerplaatsen?

Wat gebeurt er als alle bedrijven die in kantoorpanden zitten het volledige bedrag dat ze betalen voor de parkeerplaats doorberekenen aan hun werknemers? Het blijkt dan dat de vraag naar parkeerplaatsen met 20 tot 30% daalt. Met andere woorden, een aanzienlijk deel van de parkeerplaatsen zijn het resultaat van een foutje in het belastingsysteem. Een foutje met grote consequenties voor ons allemaal.

Het is duidelijk dat de huidige situatie onwenselijk is. De vraag is nu of het beter kan zonder het administratief te ingewikkeld te maken. Hier enkele voorbeelden:

Een werkgeversheffing is een mogelijkheid. Dit is voorgesteld, maar niet ingevoerd, in Nottingham in Engeland. Dit betekent dat werkgevers een bepaald bedrag betalen per parkeerplaats. Een goed alternatief is een werknemer inkomstenbelasting. Zie, bijvoorbeeld Singapore. Daar werkt het heel goed. In Singapore, betalen de meeste werknemers voor parkeren bij de werkgever. Het is ook ingevoerd in Zweden. Daar werkt het niet in praktijk omdat de belastingregels niet worden nageleefd.

Niemand houdt van belasting betalen. Ik ook niet. Belastingregels leiden ook tot veel administratieve rompslomp. Kunnen we het niet makkelijk maken? Ik denk van wel. Het simpelste is om grote organisaties, bijvoorbeeld met meer dan 200 werknemers, te verplichten de volledige kosten van parkeren door te berekenen aan werknemers. Begin bij overheidsorganisaties die deze extra administratieve handeling makkelijk aankunnen. Het zijn ook organisaties met een voorbeeldfunctie. Het is toch te gek voor woorden dat in deze tijden van bezuinigingen er een stimulans wordt gegeven aan overheidsinstanties om zeer dure parkeerplekken te bouwen die dan voor een fractie van de kosten aan medewerkers, bijvoorbeeld hoogleraren, worden gegeven? Deze organisaties geven toch ook geen auto van

de zaak terwijl dat fiscaal gezien ook voordelig is voor deze organisaties? Is er iemand in de zaal die vindt dat hoogleraren een gratis auto van de zaak moeten krijgen? Ik denk dat ik mijn punt nu wel gemaakt heb.

3. Het zoeken naar een parkeerplaats

3.1 Het zoeken naar een parkeerplaats buiten woonwijken

Het zoeken naar een parkeerplaats is een grote ergernis, dat weet iedereen. Ik wil echter benadrukken dat het in Nederland om een beperkt probleem gaat. De statistieken hierover zijn namelijk tamelijk ontnuchterend zoals recentelijk onderzoek samen met Derk Wentink en Piet Rietveld laat zien. Ik concentreer mij hier op het zoeken naar parkeerplaatsen voor heel Nederland, uitgezonderd woonwijken. Het blijkt dat de zoektijd gemiddeld slechts 36 seconden is. Bij 70% van de verplaatsingen wordt er helemaal niet gezocht. In slechts 6% van de verplaatsingen wordt er meer dan een minuut gezocht. Die 1 minuut zoeken moet trouwens niet gebagatelliseerd worden. Deze 1 minuut zoeken leidt ook tot een langere looptijd naar de plek van bestemming en een hoop ergernis.

Tabel 1. Zoeken naar een parkeerplaats

Niet gezocht	70%
1 minuut	24%
2 minuten	4%
3 minuten	1%
Meer dan 3 minuten	1%
Totaal	100%

Het blijkt lastig om zoektijd goed te voorspellen, tenminste met de gegevens die ik heb. Het lijkt erop dat men vooral zoekt als men gaat winkelen of recreëren. Ons onderzoek suggereert dat zoeken vooral gebeurt in grotere steden: een 100.000 extra inwoners leidt gemiddeld tot 3 seconden extra zoektijd. Dit is duidelijk niet veel. Dit is veel minder dan ik, voordat ik aan dit onderzoek begon, had gedacht. Deze resultaten verschillen aanzienlijk met die de onderzoeken voor de Verenigde Staten waarin wordt gerapporteerd dat in binnensteden 30% van de auto's gemiddeld 8 minuten zoekt.

Het blijkt dus dat Nederlands parkeerbeleid het zoeken naar een parkeerplaats succesvol ontmoedigt. Wat is eigenlijk de verklaring waarom er in de Verenigde Staten zoveel meer wordt gezocht? ik denk dat de verklaring eenvoudig is. In onze binnensteden zijn er simpelweg geen goedkope parkeerplaatsen op straat. Dit is in tegenstelling tot de Verenigde Staten, waar de tarieven op straat vaak zeer laag zijn en garages duur, zodat autobestuurders de neiging hebben om lang naar een goedkope parkeerplaats op straat te zoeken. In Nederland komt deze situatie relatief weinig voor.

3.2 Het zoeken naar een parkeerplaats in woonwijken van Amsterdam

In het net besproken onderzoek wordt er geen aandacht geschonken aan het zoeken naar een parkeerplaats bij de eigen woning. In sommige woonwijken van de grote steden wordt er veel gezocht. Dit is puur tijdverlies. Het is verkwistte tijd, hier heeft niemand iets aan. Bijvoorbeeld, in de Jordaan, in het Westen van Amsterdam, moeten bewoners, vooral 's avonds, regelmatig zoeken naar een parkeerplaats. En waarom moet er gezocht worden? Het antwoord is heel simpel. De gemeente verstrekt te veel parkeervergunningen aan bewoners en bedrijven. Hoeveel is deze verloren tijd waard voor mensen? Dit is een typische economie vraag.

Eén manier om hier achter te komen is om de waarde van een woning met een parkeerplaats te vergelijken met de waarde van een nabije woning zonder parkeerplaats. Ik concentreer me hier vooral op woningen met of zonder opritten. Het bestuderen van de waarde van parkeergarages heb ik ook gedaan maar levert minder informatie op omdat mensen garages ook gebruiken voor andere zaken. Een aantal jaar geleden woonde ik bijvoorbeeld met Inge en kinderen in een woning met garage, maar onze auto stond op straat. De garage stond vol met fietsen.

Uit onderzoek samen met Jasper Dekkers en Derk Wentink voor Amsterdam blijkt dat in betaald parkeren gebieden een parkeerplaats ongeveer € 16.000 waard is. Hierover moet rente betaald worden. Rekening houdend met hypotheekrenteaftrek, betekent dit dat huishoudens, ruwweg € 1 per dag betalen om het zoeken naar een parkeerplaats te vermijden. Met andere woorden, bewoners die op straat parkeren waarderen hun verlies van het zoeken naar een parkeerplaats op ongeveer één euro per dag. Deze € 1 is natuurlijk slechts een indicatie. Het geeft echter wel aan dat beleid van de gemeente dat beoogt zoekverkeer te beperken maatschappelijke baten oplevert. Bijvoorbeeld, als elke dag 50.000 bewoners moeten zoeken naar parkeerplaatsen is de schade voor bewoners al € 20 miljoen per jaar. Het ligt voor de hand om het aantal vergunningen voor bewoners te verminderen, toch? In praktijk blijkt dit heel moeilijk voor de politiek.

Tabel 2. Waarde van een parkeerbare oprit in Amsterdam in 3 verschillende gebieden

	percent	absoluut	Implicatie voor parkeren per dag Vergunning € 8 waard
In wachtlijstgebied	12.3%	€ 39,523	
Betaald parkeren op straat	5.8%	€ 16,216	Zoekkosten € 1
Geen betaald parkeren op straat	0.1%	verwaarloosbaar	

4. Op straat parkeren: parkeervergunningen

In Amsterdam behoren de parkeertarieven op straat tot de hoogste tarieven in de wereld. Dat is niet zo vreemd: grote delen van Amsterdam zijn gebouwd voor 1930. In deze gebieden zijn er weinig parkeerplaatsen op straat én minder dan 10% van de woningen heeft een eigen parkeerplaats. De meeste huishoudens willen echter graag een auto in bezit hebben, liefst voor de deur. Er is dus een schaarste aan parkeerplaatsen. En schaarste leidt tot een hoge prijs voor parkeren want het bouwen van extra parkeerplaatsen is zeer duur. Economen zeggen dan dat het aanbod van parkeerplaatsen inelastisch is.

De gemeente Amsterdam vindt het niet wenselijk dat bewoners een hoog tarief moeten betalen voor parkeren en heeft daarom in het begin van de jaren negentig een parkeervergunningstelsel ingevoerd. In principe heeft elk huishouden recht op één parkeervergunning, tenminste in het centrum. Dit is in principe een uitstekend idee. Dit betekent dat huishoudens voor hun tweede auto hetzelfde betalen als bezoekers. De parkeervergunning voor de eerste auto is echter zeer goedkoop, maximaal € 1 per dag.

Als iets zeer goedkoop is, wil bijna iedereen het wel hebben. Of je het echt nodig hebt of niet. In het centrum, en sinds kort in omliggende gebieden, is er dus een wachtlijst ontstaan. De gemiddelde duur in het centrum is ongeveer vier jaar. Mijn onderzoek laat zien dat huishoudens die een huis kopen ongeveer tot € 40.000 willen betalen om deze wachttijd te vermijden. Als je het omrekent betekent dit dat huishoudens ongeveer € 8 per dag willen betalen om de wachtlijst te ontlopen. In andere woorden, sommige bewoners van Amsterdam die een woning kopen in het centrum vinden de mogelijkheid om te kunnen parkeren, ongeveer € 8 per dag waard. Deze € 8 is ongeveer de maatschappelijke waarde van een parkeerplaats op straat in het centrum van Amsterdam.

Op dit moment betalen centrumbewoners met een parkeervergunning slechts een fractie van de maatschappelijke waarde. Het is daarom verstandig dat de gemeente de lange wachttijd voor vergunningen vermindert door de kosten van de parkeervergunning sterk te verhogen. Het zal zeker niet nodig zijn deze kosten te verhogen naar €8 per dag, omdat al bij veel lagere bedragen bepaalde huishoudens hun parkeervergunning zullen inleveren of zich van de wachtlijst laten schrappen. Vermoedelijk zullen de wachttijden zelfs al verdwijnen als een vergunning slechts enkele euro's per dag kost. In Amsterdam centrum zijn er ongeveer 12.000 parkeervergunningen voor bewoners en 4000 voor bedrijven. De opbrengsten van duurdere parkeervergunningen in het centrum kunnen weer gebruikt door de gemeente. Mijn inschatting is dat het gaat om ongeveer € 20 miljoen per jaar. Sommige mensen willen met dit geld de gemeentebelastingen op woningen verlagen, anderen willen liever lagere scholen verbeteren of meer politie op straat. Dat is een politieke keuze die hier los van staat.

Wachtlijstgegevens per 1 mei 2012

Stadsdeel	Vergunninggebied	Datum nr. 1	Totaal wachtlijst	Geschatte wachttijd
Centrum	Centrum 1 Binnenstad	27-02-2009	374	circa 3 jaar aanvragen overloopvergunning
	Centrum 2 Jordaan/Grachtengordel	22-01-2008	2487	circa 4 jaar aanvragen overloopvergunning

Parkeren is dus een melkkoe voor de overheid, waarvan de melk wordt teruggegeven. In het centrum van Amsterdam, waar het aantal vergunningen gerantsoeneerd is, is autobezit de afgelopen jaren constant gebleven of zelfs afgenomen. Dit betekent dat een systeem waarbij het aantal parkeervergunningen wordt gerantsoeneerd, en de prijs voor een parkeervergunning zodanig wordt gezet zodat er geen wachttijden zijn, onderdeel kan zijn van een effectief en

efficiënt vervoersbeleid. Bijna overal in Nederland stijgt autogebruik, maar nu net niet in het centrum van Amsterdam. Dit is geen toeval.

De tariefsverhoging is natuurlijk zuur voor huishoudens die nu voor een zeer laag bedrag parkeren. Maar het is mij niet duidelijk waarom het belang van deze huishoudens zwaarder weegt dan de belangen van andere bewoners die jaren moeten wachten op een vergunning.

Als het zo is dat de meeste bewoners in Amsterdam voor een parkeerplaats jaarlijks maximaal € 3000 willen betalen, maar vaak veel minder, dan is het verspilling dat de gemeente veel meer dan € 3,000 per jaar aan ondergrondse parkeerplaatsen uitgeeft, zoals nu wel gebeurt.

Ik denk dat in het algemeen de overheid beter moet nadenken of de ruimte gebruikt voor parkeren door bewoners niet meer waarde geeft aan de maatschappij als het anders gebruikt wordt. Ik denk dat de ruimte momenteel gebruikt voor parkeerplaatsen in de mooiste straten in Amsterdam soms veel meer waarde creëert voor de maatschappij als deze ruimte gebruikt wordt voor voetgangers, fietsen en terrassen bij cafés. Het omgekeerde geldt waarschijnlijk minder vaak.

Het aantal vrije parkeerplaatsen voor bezoekers wordt op dit moment sterk beperkt door het grote aantal parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven. Het is toch raar dat deze parkeervergunningen tijdens winkeltijden gebruikt mogen worden in drukke winkelstraten, zoals de PC Hooftstraat en de Elandsgracht. Of haal deze plaatsen weg, en gebruik de vrijgekomen ruimte om winkels in deze straten aantrekkelijker te maken, of laat bezoekers op deze plaats parkeren. Een extra vrije parkeerplaats in de PC kan makkelijk duizenden euro's aan inkomsten opbrengen voor de gemeente.

Als een winkel elk jaar, ongeveer €1000 per vierkante meter betaalt om in de PC Hooftstraat, te zitten, zelfs als de parkeersituatie hopeloos slecht is geregeld, dan moet de

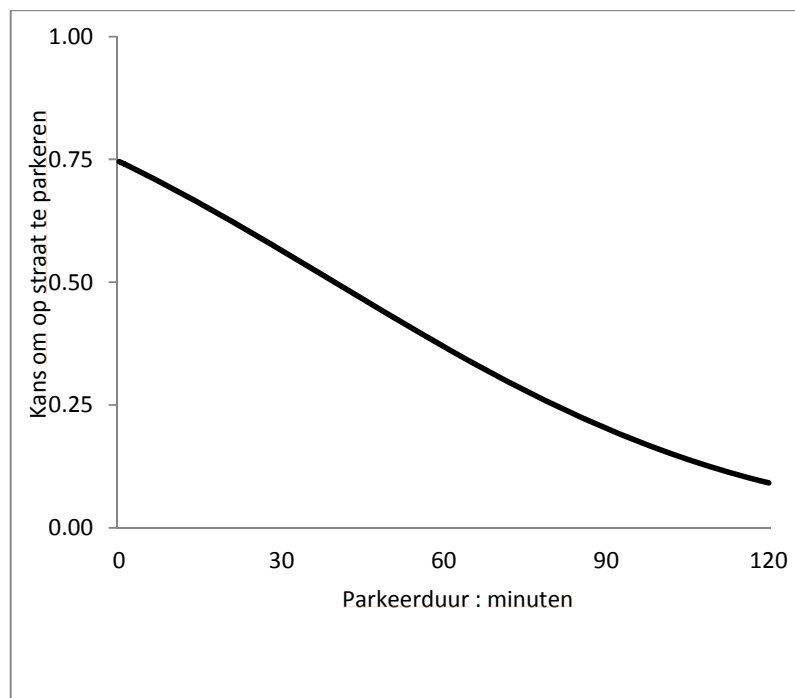
gemeente toch in staat zijn om extra geld te verdienen aan parkeren en tegelijkertijd de stad aantrekkelijker te maken voor winkels, bezoekers en bewoners. Ik wil hier ook benadrukken dat waarschijnlijk de meeste mensen die in Amsterdam parkeren en als bezoeker betalen, zelf in Amsterdam wonen. Het is raar dat de gemeente soms liever kiest voor projecten die veel kosten, dan voor projecten die geld opleveren.

Nu zal het ook wel duidelijk zijn waarom de tarieven voor bezoekers zo hoog zijn in Amsterdam. Het tarief voor bezoekers wordt kunstmatig hoog gehouden, omdat vele plaatsen vrijwel voor niks worden gegeven aan bewoners. Een dagje parkeren in Amsterdam kan zo tientallen euro's kosten. Dit heeft tot gevolg dat de stad veel minder aantrekkelijk wordt voor bezoekers. Een beperking van het aantal vergunningen zal vooral overdag extra ruimte creëren zodat het tarief voor bezoekers omlaag kan op sommige plekken. Dat zal leiden tot een efficiënter gebruik van ruimte maar ook tot extra autogebruik. Dit is soms onwenselijk, vooral in gebieden waar extra verkeer leidt tot congestie, lawaai en ander overlast. De simpele oplossing is dan om de eerste twee uren niet goedkoper te maken, maar voor langere uren het tarief sterk te verlagen. Dit zal er toe leiden dat Amsterdam vooral aantrekkelijk wordt voor autobezoekers die lang willen parkeren.

Ik denk zelfs dat dit in het algemeen beter is. Het is bekend dat autogebruik binnen steden vaak gepaard gaat met extra congestie en milieukosten. Het is daarom wenselijk dat er een vast bedrag voor parkeren gevraagd wordt, ongeacht de duur van parkeren. Dit geldt voor parkeren op straat maar ook voor commerciële garages. Ik vind dat de gemeente Amsterdam daarom kan verlangen van commerciële garages dat ze een vast minimum bedrag vragen voor parkeren.

5. De keuze tussen op straat en in de garage parkeren

De meeste steden in Nederland hebben een historische kern waar bewoners en bedrijven graag vertoeven. Denk maar aan het gebied rondom de Dom in Utrecht en het Vrijthof in Maastricht. Deze historische kernen zijn mooi en gezellig, maar niet bedoeld om grote hoeveelheden bezoekers met auto's aan te trekken. Een afwijkende stad is Almere. Deze stad is gepland met de auto in gedachte en de planners hebben een stad bedacht met één van de grootste winkelcentra van Nederland. De stad wordt in het algemeen niet mooi gevonden maar wel functioneel: er is veel groen en ruimte. De gemeente Almere bepaalt de tarieven voor op straat en bij de negen parkeergarages in en nabij het winkelcentrum. Een gebrek aan parkeerruimte is er momenteel niet. Het parkeren op straat kostte afgelopen jaar € 2,31 per uur en in een garage € 1,77 per uur. Het prijsverschil tussen parkeren op straat en in de garage wordt dus groter naarmate men langer parkeert. Voor kort parkeerders is het prijsverschil nihil. Met deze betalingsstructuur bevordert de gemeente parkeren in de garage voor lang parkeerders.



Figuur 3: kans om op straat te parkeren

Dankzij adviesbureau Spark, gespecialiseerd in parkeren, en op basis van data van de gemeente van Almere, waarvoor mijn dank, hebben we aan de VU de consequenties van dit prijsverschil verder onderzocht. Martijn Kobus met behulp van Eva Gutiérrez en Piet Rietveld en ondergetekende laat zien dat bezoekers zeer sterk reageren op dit prijsverschil. Bij een parkeerduur van enkele minuten, parkeert 75% van de autobestuurders op straat, maar bij een duur van bijna twee uren parkeert haast niemand meer op straat.

Het blijkt verder dat bezoekers liever op straat parkeren. De gemiddelde bezoeker heeft er ongeveer 35 eurocent extra voor over om op straat te parkeren, omdat dit extra looptijd bespaart. Het prijsbeleid leidt er toe dat parkeren op straat vooral aantrekkelijk is voor kort parkeren. Bij kortere uren parkeert men daarom vooral op straat, bij langere uren vooral in de garage. Dit is een efficiënte economische oplossing voor de maatschappij.

6. Parkeerbeleid

Is falend parkeerbeleid zo erg? Zijn er geen belangrijkere dingen? Natuurlijk zijn er belangrijkere dingen. Het is een luxeprobleem. Als je zo rijk bent als in Nederland kun je permitteren om geld te verspillen zonder dat er iemand van dood gaat. Echter het is wel een probleem als je niet van verspilling houdt.

Ten eerste zorgt het huidige parkeerbeleid ervoor dat we als samenleving een product creëren dat minder waarde heeft dan het kost om het te produceren. Ten tweede leidt het bijna altijd tot extra autogebruik. Dat is niet alleen slecht voor het milieu, maar leidt ook weer tot extra vraag naar wegen, meer congestie enz. Ten derde, op vele plekken ter wereld heeft de overheid de neiging om compacte cities tegen te gaan door hoogbouw tegen te houden. Daar zijn vele redenen voor, band bewoners in de buurt protesteren er graag tegen want hun huizen worden ietwat minder waard, maar een andere belangrijke reden lijkt de basisaanname van

gemeentes dat goedkoop parkeren op straat een noodzaak en recht is. Men realiseert zich niet dat in andere delen van de wereld (bijv. Japan) dit eerder uitzondering dan norm is.

Bij Nederlandse bouwprojecten in nieuwe buurten wordt er nog steeds gebouwd op basis van gratis parkeren. Dat is raar voor een dichtbevolkt land. Het parkeren lijkt gratis maar is echter niet gratis: de bouwer koopt de grond en zal voor meer parkeerplaatsen op straat een duurder huis opleveren. In VINEX-wijken geldt ook nu: ongeacht het aantal auto's zullen bewoners meebetalen aan alle parkeerplaatsen op straat. In Amsterdam, zelfs tijdens de crisis, houdt de gemeente nieuwbouwprojecten tegen door te eisen dat er parkeerplaatsen gebouwd moeten worden. Zou u een huis laten bouwen als u weet dat u 10 duizenden euro's extra moet betalen voor iets wat een ander bijna gratis krijgt? Als je als gemeente Amsterdam iets wil doen aan de crisis in de woningmarkt, dan moet je deze eis direct afschaffen.



Ik praat graag. Niet alleen over parkeren. Vele standpunten die ik nu inneem gaan over efficiency, een stokpaardje van de economie. Een gelukkige samenleving gaat echter ook over hoe inkomens herverdeeld worden over verschillende bewonersgroepen. Mensen hebben hier zeer verschillende meningen over. Ik zal hier geen standpunt over innemen. Maar het is wel belangrijk te weten of beleid nivellerend is of juist niet.

Dus een belangrijke vraag is in hoeverre het huidige beleid relatief vaak arme of relatief vaak rijke mensen helpt. Lopend onderzoek samen met Jesper de Groote en Hans Koster laat

zien dat in Amsterdam, de kans dat een huishouden een auto heeft met 11% toeneemt als het jaarinkomen met € 10.000 stijgt. Hierbij hebben wij rekening gehouden met de woonlocatie en kenmerken van het huishouden. Dit betekent, ruwweg, dat een huishouden met een hoog inkomen meestal een auto heeft en een huishouden met een laag inkomen meestal niet, ook als ze in dezelfde buurt wonen. Het huidige parkeerbeleid in de dure binnensteden van Utrecht en Amsterdam heeft als consequentie dat de gemeente de meest waardevolle parkeerplaatsen (belastingvrij) aan de rijkere inkomens geeft. Het inkomensbeleid in de grote steden is dus zeker denivellerend als het om parkeren gaat.

7. Samenvatting en dankwoord.

Kennis is macht is het credo van Bacon, al geformuleerd in de 16e eeuw. Kennis over parkeren is echter zeer beperkt, ook bij de overheid. Dit is zorgwekkend want de overheid is zeer actief op het terrein van parkeren. De overheid heeft controle over de openbare ruimte en biedt grote delen van de openbare ruimte voor exclusief gebruik aan autobezitters. Het is belangrijk voor ons allemaal dat het parkeerbeleid van de overheid zorgt dat we goed met ruimte en middelen omgaan. Tot welke inzichten ben ik gekomen de laatste paar jaar?

Ik denk dat de overheid de welvaart kan verhogen door het parkeerbeleid te verbeteren. Bijvoorbeeld, het huidige belastingsysteem stimuleert dat werknemers gratis parkeren. Dit leidt tot inefficiënt ruimtegebruik, maar is ook slecht voor milieu en bevordert files. Het Nederlands parkeerbeleid is echter ook succesvol: het zoeken naar parkeerplaatsen gebeurt in het algemeen weinig, behalve dan in woonwijken van grote steden. Het verminderen van het aantal vergunningen en het duurder maken van parkeervergunningen vooral in gebieden waar er wachtlijsten zijn zal de welvaart bevorderen.

Mijnheer de Rector Magnificus, dames en heren, tot slot van deze rede is het mij vergund een aantal mensen te bedanken.

In de eerste plaats wil ik het College van Bestuur van de Vrije Universiteit Amsterdam en het Bestuur van de Faculteit der Economische Wetenschappen bedanken voor deze benoeming en het in mij gestelde vertrouwen.

Ik ben dol op onderzoek doen, maar ik doe het liever niet alleen. Samenwerking leidt niet alleen tot betere resultaten, omdat je gedwongen wordt je oogkleppen af te zetten, maar het is gewoon veel leuker. Waarom iets in je eentje doen als je het ook met een ander kunt delen?

Ik wil dus graag mijn co-auteurs en collega's bedanken voor hun intellectuele maar vooral persoonlijke bijdrage aan mijn werkleven. Ratio, de kern van de wetenschap, is belangrijk, maar het is de emotie die telt. Ik wil echter speciaal een persoon bedanken die een onevenredig grote invloed op mijn werkleven heeft gehad. Mijn wetenschappelijke carrière begon in 1988 als student-assistent bij Piet Rietveld. Nu, bijna 25 jaar later, werk ik hier weer en nog. Begin 1992 woonde ik in Italië en mijn sollicitatiegesprek over een eventuele promotieplaats ging per telefoon. Voor de jongeren onder ons, e-mail pas werd een paar maanden later geïntroduceerd. Ik ging onderzoek doen naar woon-werkverkeer. Ook dit onderwerp fascineert mij nog steeds. Piet en ik hebben ongeveer 15 artikelen samen gepubliceerd. Zonder zijn steun en bijdrage had ik hier vandaag waarschijnlijk niet gestaan.

Laat mij eindigen, met de volgende limerick, gecomponeerd door Erhan Demirel:

*Er was eens een hoogleraar van Ommeren.
Die kon zich om het ruimtegebruik nogal bekommeren.
De oplossing toonde hij aan.
Men zou vaker de auto laten staan.
Duurdere vergunningen deden nog altijd wonderen.*

Ik heb gezegd!

Gebruikte Literatuur

- ADB (2010), Parking Policy in Asian Cities, Asian Development Bank
- Glazer, A. and E. Niskanen (1992), Parking fees and congestion, *Regional Science and Urban Economics*, 22, 123-132.
- Gutiérrez-i-Puigarnau, E. and J. van Ommeren (2011), Welfare effects of distortionary fringe benefits taxation: the case of employer-provided cars, *International Economic Review*, 52, 4, 1105-1122.
- Shoup, D.C. (2005), *The High Cost of Free-Parking*, Planners Press, Chicago.
- Van Ommeren, J.N. en G. Russo (2010), Hospitals, employees and parking, Tinbergen Institute Discussion Paper -089/3.
- Van Ommeren, J.N and D. Wentink (2012), The (hidden) costs of employer parking policies, *International Economic Review*, forthcoming.
- Van Ommeren, J.N., D. Wentink and J. Dekkers (2011), The real price of parking policy, *Journal of Urban Economics*, 70, 25-31.
- Van Ommeren, J.N., D. Wentink and Rietveld (2012), Empirical evidence on cruising for parking, *Transportation Research Part A*, forthcoming.
- Van Ommeren, J. and E. Gutiérrez-i-Puigarnau (2011), Are workers with a long commute less productive? An empirical analysis of absenteeism, *Regional Science and Urban Economics*, 41, 1-8.
- Verhoef, E., P. Nijkamp and P. Rietveld (1995), The economics of regulatory parking policies: the (im)possibilities of parking policies in traffic regulation, *Transportation Research Part A*, 29, 141-156.